ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais | The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 9 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 5 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł 50 gr. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 4 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 34. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 12 września 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 144

Zamówienie na statki dla przybrzeżnej żeglugi.

W rozwoju naszych spraw żeglugowych, tak silnie zaniedbanych od szeregu lat, zauważyć się daje w ostatnim czasie wyraźny zwrot dodatni. Czynniki społeczne domagają się wcielenia w czyn przewozów towarów i osób na morzu pod własną banderą. Prasa daje tym życzeniom Narodu szeroki wyraz. Koła rządowe wyszukują odpowiednie formy dla realizacji żeglugi narodowej. Przy pomocy Banku Gospodarstwa Krajowego budzi się nanowo inicjatywa prywatna, z udziałem kapitałów zagranicznych.

W sensie hasła najzdrowszego: od małego ku wielkiemu, rozpoczynamy jednak od unarodowienia żeglugi przybrzeżnej. Nic słuszniejszego. Mamy zamówić dwa statki osobowe dla przewozu 1000 osób dziennie pomiędzy Gdynią, Helem a przystaniami Wolnego Miasta.

Statki te mają być zamówione, wzgl. kupione. Istnieją trzy oferty gdańskie, oraz szereg ofert niemieckich, szweckich i fińskich. Zamówienia mają być oddane w najkrótszym czasie, gdyż statki mają być dostarczone na dzień 1 maja 1927 r. — Dlatego najwyższy czas — ażeby rzucić kilka uwag w sprawie tych zamówień.

Że żegluga przybrzeżna już od paru lat oczekuje napróżno polskiego kapitału, wiemy oddawna. Prywatne czynniki, a także i rządowe przymierzały się zapewne już od dłuższego czasu do eksploatacji naszej linji przybrzeżnej gdzie ambicja narodowa słusznie żąda, ażeby wycieczki i przewozy letników z całego kraju odbywały się pod własną banderą.

Wiemy iż sejmiki powiatowe, zwłaszcza na Pomorzu już uchwaliły w licznych powiatach udział w towarzystwie przybrzeżnej żeglugi z sum samorządowych. Akcja ta, nie zupełnie więc obca rządowi, rozwija się, już od kilku miesięcy. Obecnie jednak, w kwestji zamówień stoimy jakby w pośpiechu gorączki. Czy zainteresowane czynniki samorządowo-społeczne są przyciągnięte do sprawy zamówień? Czy praktycy, specjaliści i wogóle możliwi doradcy bezstronni z poza kół rządowych zostali wciągnięci do akcji przygotowawczej do nabycia tych statków? — Pewne dane przemawiają za tem, że tak się jeszcze nie stało.

Najwięcej zdziwienia wywołuje fakt, że się nie zwrócono po oferty najtańszych stoczni zagranicznych, a mianowicie holenderskich i francuskich, a jak głoszą informacje prasowe, porównywuje się oferty gdańskie jedynie z tak drogiemi ofertami jak fińskie, niemieckie i szweckie.

Finlandja oddaje dziś przeważnie sama swe zamówienia zagranicy. Przy większych statkach, jak wynika z uchwał komisyj fińskich dla spraw żeglugi, ceny fińskie są o 25 proc większe niż zagraniczne. Niemcy dziś również budują drogo. Najtańszym, i dodajmy, szybkim w budowie statków, jak też reperacji ich, krajem jest dziś Holandja. Stocznie Rotterdamu, jak słynne warsztaty Bourgerhout i inne, budujące również dla Finlandji, mają ogromne doświadczenie w budowie mniejszych statków osobowych kursujących po burzliwych wodach delty Renu i Skaldy — Również stocznie francuskie budują dziś korzystnie, otrzymując szereg zamówień na nowe statki dla Norwegji, oraz reparując statki angielskie i amerykańskie.

Gdybyśmy jednak zamierzali w pierwszym względzie dać pierwszeństwo ofertom gdańskim, to rzecz oczywista, że oko nasze paść musi przedewszystkiem na Stocznię Gdańską. Lecz nietylko po to, ażeby jak Finlandja swym stoczniom przepłacić 25 proc. za „swojskość", lecz po to, ażeby istotnie tę swojskość w rzeczywistości mieć. To znaczy że w razie ożywienia stoczni przy pomocy polskich zamówień, stocznia ta powinna szeroko, gościnnie i bez zastrzeżeń otworzyć swe podwoje dla technicznej pracy na każdym szczeblu, pracownikom Polakom z Gdańska i z poza Gdańska.

Z temi uwagami życzymy pomyślności dojrzałej myśli zamówienia dwu polskich statków osobowych dla uzupełnienia pierścienia kolejowego Gdańsk — Sopoty—Gdynia—Puck—Hel. — O organizacji przedsiębiorstwa żeglugi — następnym razem.

Przewóz węgla drogą wodną.

II.

IV. Zestawienie kosztów przewozu.

Dla przewozu ze Śląska do Gdańska na odległość 614 km. 1 tonny węgla koszta wyniosą, według wyżej podanego obliczenia:

1. Koszt barki 614 . 0,51 =	313 gr.
2. Koszta holowania kanałem 425 . 0,41 =	174 gr.
3. Koszta holowania Wisłą 189.0,45 =	85 gr.
Ogółem	572 gr.

W obliczoną sumę 5 zł. 72 gr. wchodzi, jako składnik, oprocentowanie kapitału, włożonego w tabor.

Na to oprocentowanie zostało zaliczone:

1. W koszt. barki 614 . 0,193 =	118,2 gr.
2. W kosztach holownika kanałowego 425.0,092 =	39,0 gr.
3. W kszta[c]h holownika wiślanego 189.0,109 =	20,6 gr.
Ogółem	177,8 gr.

Na amortyzację i asekurację zostało zaliczone

1. W koszt. barki 614.0,068 =	41,7 gr.
2. W kosztach holownika kanałowego 425.0,06 =	25,5 gr.
3. W kosztach holowania wiślanego 189.0,071 =	13,4 gr.
Ogółem	80,6 gr.

Koszta przewozu wynoszą więc, nie licząc kosztów oprocentow. kapitału: 572 — 178 = 394 grosze a nie licząc asekuracji i amortyzacji 394 — 81 = 313 gr. czyli prawie 3 złote.

Porównywując koszta przewozu węgla drogą wodną z kosztami przewozu koleją, należy zwracać uwagę na współmierność cyfr, t. j. porównywać koszta kolejowe z uwzględnieniem tych samych pozycji (procentowania, amortyzacji i asekuracji oraz podatków), które wchodzą w podane wyżej cyfry.

V. Opłaty kanałowe.

Dla pokrycia kosztów utrzymania kanału, które wyniosą ok. 9 000 zł = 1 000 dol. na km., a ewentualnie z kosztami pompowania 10 000 zł, oraz dla oprocentowania kapitału inwestycyjnego, należy pobierać opłaty na rzecz właściciela drogi wodnej.

Przy normie, stosowanej w Niemczech dla ładunków masowych 0,5 fen. za t-km., czyli 0,6 gr. w złocie, = ok. 1 gr. dzisiejszych za t-km., opłata za 365 km. wyniosłaby 3,65 zł. od tony.

Na Wiśle opłaty winnyby być 2 razy niższe, — wobec czego wyniosłyby za 189 km. około 95 groszy.

Ogółem opłaty wyniosłyby na przestrzeni Śląsk—Gdańsk dla towarów, nie potrzebujących wyjątkowych zniżek — 4 zł. 60 gr.

Jednakże, przy znacznym ruchu opłaty te można dla węgla zniżyć, — a na jeziorach nie pobierać wcale.

Rzeczywiście, przy transporcie 8 milionów t. węgla na przestrzeni do Brdyujścia opłata wyniosłaby 3,65 . 8 000 000 = 29 200 000 zł.

Koszt utrzymania kanału wraz z ew. pompowaniem wody na stanowisko górne wyniesie 365.10 000 = 3 650 000 złotych.

Czysty dochód wyniósłby więc z samego węgla ok. 25 000 000zł czyli 10 proc. kapitału budowy.

Wobec tego, iż tak wysokie oprocentowanie nie jest potrzebne, i z resztą znaczny dochód będzie zapewniony przez inne ładunki, — można opłaty za węgiel zniżyć do ⅓, czyli pobierać 1.20 zł za tonę na rzecz kanału i 0,30 zł na rzecz Wisły, razem **1,50 zł** za cały przebieg Śląsk—Gdańsk.

Opłata ta przy przyjętej wyżej ilości przewozu 8 000 000 t. dałaby już dla kanału 9 600 000 zł, a po pokryciu kosztów utrzymania — 6 000 000 zł netto.

Cały dochód z innych ładunków (rudy, drzewo itp.) byłby czystym dochodem ponad tą sumą.

Wobec tego koszt ogólny przewozu 1 tony węgla do Gdańska może być przyjęty w wysokości okrągło: 5,5 zł fracht + 1 zł 50 opłata ulgowa, razem **7 zł**, czyli 0.78 dol. lub **4,05 zł w złocie.**

VI. Ilość i koszt taboru.

Dla przewiezienia 8 000 000 ton węgla rocznie ze Śląska do Gdańska będzie potrzeba następującego taboru:

a) Barki.

1 barka robi 7 podróży i przewozi 7.800 = 5 600 tonn.

Ilość barek potrzebna 8 000 000 : 5 600 = 1 425.

b) Holowniki kanałowe.

Przewóz od Śląska do Bydgoszczy wyniesie 8 000 000 . 425 = 3 400 000 000 t-km.

Jeden holownik kanałowy wykonywa rocznie 9 800 000 t-km. z których w dół ⅚ tej liczby, czyli 8 160 000 t-km.

Ilość potrzebnych holowników wyniesie więc 3 400 000 000 : 8 160 000 = 416.

c) Holowniki rzeczne.

Ogólny przewóz od Brdyujścia do Gdańska wyniesie 189 . 8 000 000 = 1 510 000 000 t-km.

Jeden holownik przeholuje w dół rocznie 23 000 000 t-km.

Potrzebna ilość holowników rzecznych 1 510 : 23 = 66.

Koszt taboru wyniesie:

a) Barek 1 425 . 80 000 =	114 000 000 zł.
b) Holowników kanałowych 416 . 90 000 =	37 440 000 zł.
c) Holowników rzecznych 66 . 300 000 =	19 800 000 zł.
	171 240 000 zł.
okrągło	170 000 000 zł.

VII. Kalkulacja przewozu przy żegludze 24 godzinnej.

Przy żegludze 24-godzinnej należy przyjąć pod uwagę podwójny, w porównaniu z poprzednim, — skład załóg.

Czas, niezbędny dla barki do przebycia całej przestrzeni do Gdańska i powrotem wynosi, jak wyżej 367 go[dzin] czyli 15,3 dni.

Dodając, jak i wyżej 4 dni na ładowanie i 6 dni na postoje, mamy dl[a] każdej podróży 25,3 dni, — a ilość podróży średnio 230 : 25,3 = 9,1.

a) Barka.

Koszta stałe barki wzrosną o 6 90[0] zł, czyli w p. 1—9 wyniosą 27 000, łącznie z 5 proc. podatków — 28 300 z[ł].

Ilość dokonanych przez barkę tonno-km. wyniesie 9,1 . 614 . 960 = 5 360 000.

Na 1 t-km. przypada kosztów stałych barki 2 830 000 : 5 360 000 = 0,53 gr.

b) Holownik kanałowy.

Koszta stałe holownika kanałoweg[o] zwiększą się o 8 280 zł, czyli w p. 11 wyniosą 35 010, a łącznie z 5 proc. podatków 36 700 zł.

Długość podróży podwójnej wyniesie 288,5 : 24 = 12,5 dni. a z dodaniem jak wyżej, 1 dnia na postoje, — mamy 13,5 dni.

W ciągu 230 dni będzie 17 podróży tam i z powrotem.

Rocznie wykona holownik 17 . 2 . 42[5] = 14 450 km.

Koszta stałe wyniosą 3 670 000 : 14 450 = 0,25 gr.

Koszta ruchu pozostaną bez zmian 0,13 gr.

Ogólny koszt holowania wyniesie więc 0,25 + 0,13 = 0,38 gr.

c) Holownik rzeczny.

Koszta stałe zwiększą się o 11 04[0] zł do sumy 83 480 zł, a z podatkam[i] 5 proc. do sumy 87 650 zł.

Podróż tam i z powrotem zabier[a] 80 godzin czyli 3,33 doby. Dodają[c] 16 godzin czyli 0,67 doby na postój, — mamy 4 doby, — a w ciągu 230 dni — 57,5 podróży podwójnych, a ilość wykonanych t-km. wyniesie

57,5 . 727 000 = 41 700 000

Na 1 t-km. wypadnie kosztów stałych

8 765 000 : 41 700 000 = 0,21 gr.

Koszta ruchu pozostaną bez zmian[y].

Ogólne koszta holowania na Wiśl[e] wyniosą więc

0,21 + 0,17 = 0,38 gr.

d) Zestawienie.

Koszta barki 614 0,53 =	326 g[r.]
Koszta hol. kanał. 425 . 0,38 =	161 g[r.]
Koszta hol. rzeczn. 189 . 0,38 =	72 g[r.]
Ogółem	559 g[r.]

Z powyższego widać, że różnic[a] kosztów przy ruchu 24 godzinnym l[ub] 16-godzinnym jest mała i na począt[ku] można przyjmować pod uwagę ruc[h] 16 g. (ew. na Wiśle 24 godzinny).

Inż. T. Tillinger.



„O związek polskich inżynierów techniki okrętowej".

Z chwilą gdy wchodzimy na drogę urzeczywistnienia planu rozbudowy floty polskiej, handlowej i wojennej, należy pomyśleć o skoordynowaniu pracy sił fachowych w dziedzinie budownictwa okrętowego, przez złączenie się wszystkich inżynierów tak cywilnych jak wojskowych w związek ściślejszy. O potrzebie takiego związku nie potrzeba się wiele rozwodzić, dość wspomnieć, że w krajach o wysokiej doskonałości w budownictwie okrętowem takie związki istnieją i bardzo żywo się rozwijają. Zaznaczę tu angielski związek „Institution of Naval Architects", niemiecki „Schiffbautechnische Gesellschaft" i amerykański „Society of Naval Architects".

Związek polskich inżynierów miałby za zadanie pracować nad wprowadzaniem w życie, w granicach możliwości, projektów rozbudowy żeglugi morskiej i śródlądowej, spieszyć z fachową rada Rządowi i instytucjom społecznym, względnie prywatnym, w konkretnych wypadkach realizowania zamierzań, jak zamawianie nowych okrętów na stoczniach lub uruchomienia linji żeglugowej, jak też przez wydawanie własnego pisma informować swych członków i sfery zainteresowane o postępie techniki okrętowej a przez urządzenie corocznych zjazdów i zwiedzanie centrów przemysłu okrętowego ułatwić wymianę myśli inżynierom okrętowym. Zjazdy te miałyby również za zadanie ustalać wytyczne dla pracy na przyszłość.

Dziś inżynierów okrętowych w Polsce jest bardzo mało i to przeważnie już starszych. Z powodu braku wydziału budownictwa okrętowego na uczelniach polskich nie mamy na razie młodych adeptów tego zawodu, którychby starsi koledzy - inżynierowie mogli w życie wprowadzić. Częściowo brak ten usuwa Politechnika Gdańska, której kilku wychowanków w następnych latach będzie mogło uzupełnić nasze szeregi.

Sprawa jest nagląca i przypuszczam, że nie będzie zbytnim pośpiechem, jeśli pierwszy zjazd odbędzie się jeszcze w roku bieżącym. Statut przygotowany w głównym zarysie przez jednego z inżynierów zostałby przez wybraną na zjeździe komisję statutową opracowany i przedłożony na plenum do przyjęcia. Zarząd wybrany miałby za zadanie zalegalizować związek u władz odpowiednich i dążyć do zrealizowania wydawnictwa własnego pisma, przy ewentualnem poparciu finansowem ze strony Rządu. Na razie możnaby korzystać z łamów „Żeglarza Polskiego" i „Morza".

Już na pierwszym zjeździe możnaby rozpatrzeć możliwość założenia polskiej stoczni okrętowej w Gdyni i wciągnięcia wszystkich inżynierów okrętowych do pracy odpowiedniej ich wykształceniu. W dalszym ciągu zapewnienie należytego udziału przedstawicieli związku w „Państwowej radzie dla spraw żeglugi", jeśli ona rzeczywiście zostanie utworzona.

Nie poprzestajmy na gołosłownem narzekaniu na dyletantyzm w sprawach morskich w Polsce lecz stańmy wszyscy do intensywnej pracy, która wyda wówczas dobre wyniki gdy będzie ujęta w sprężystą organizację.

Byłoby bardzo pożądanem gdyby na ten temat zechcieli wyrazić swoje zdanie P. T. inżynierowie starsi doświadczeniem, podając konkretne daty i miejsce zwołania zjazdu by sprawa poszła naprzód.

Gdańsk.

Inż. A. Potyrała.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch Gdyni za tydzień.
(1—7 września).

Ożywienie było nieco mniejsze niż w tygodniu ubiegłym. Zawinęło 7 statków morskich, w tem 4 parowce, 1 holownik i dwie lichtugi. Te ostatnie wraz z holownikiem były niemieckie, 3 parowce były szweckie, 1 łotewski. Ładunku na wejściu nie było. Łączny tonaż na wejściu 4 591 t. netto.

Odpłynęło w tym czasie 5 statków o łącznej ładowności 3 911 t. r. netto. Jeden ze statków był łotewski, reszta szweckie, wszystkie 5 parowce. Odszedł próżny 1, reszta z pełnym ładunkiem węgla (Łącznie 6 932 ton węgla).

Ruch w porcie gdyńskim w sierpniu.

Ruch w porcie w ubiegłym miesiącu, w stosunku do miesięcy uprzednich, nieco się zwiększył osięgając w wywozie węgla dotychczasowe maksimum, t. j. około 43 tys. ton, przy 35 tysiącach miesięcznie w trzech ostatnich. Prócz tego załadowano jeszcze nieco powyżej 2 tys. węgla bunkrowego.

Ogólna pojemność statków, które opuściły port gdyński w sierpniu wynosi 60 582 m net., liczba ich 29 (w lipcu 24 statki o pojemności 48 694 m³ net.). Pod względem narodowości 14 z nich wyszło pod banderą szwedzką, 5 pod niemiecką, 4 pod duńską, 2 pod francuską, 2 pod łotewską, 1 pod norweską i 1 pod holenderską. Pod względem załadunku 25 wyszło z węglem, 2 z pasażerami i 2 holowniki z lichtugami. Przybyło pozatem 164, wyjechało 10.37. Ładunków mieszanych przybyło 28 ton.

Ruch portu gdańskiego w sierpniu.

Wzrost ruchu w sierpniu nieco osłabł w stosunku do poprzednich miesięcy bowiem tonaż w stosunku do lipca zwiększył się tylko o 8 tys. ton na wejściu i o 2 tys. ton na wyjściu.

Zawinęło w sierpniu statków morskich 670 o łącznej ładowności 335 746 ton rej. netto, odpłynęło zaś 678 statków o łącznej ładowności 336 776 ton r. netto.

Wywóz węgla nieco zmalał, mianowicie spadł z 379 tys. ton w lipcu do 329 tys. ton w sierpniu. Wywóz drzewa również się zmniejszył (z 156 tys. ton w lipcu na 130 tys. ton w sierpniu). Pocieszające jest zwiększenie się o 13 proc. wciąż jeszcze nieznacznego importu, który jest podstawą umożliwiającą rozwój własnych linij okrętowych. Wwieźliśmy bowiem w lipcu przez port gdański 30 439 t. towarów, w sierpniu zaś 34 625 t. Samej rudy wwieźliśmy w sierpniu 12½ tys. ton, następnie 8 600 ton śledzi i 6 750 t. nawozów sztucznych.

Zawinęły z ładunkiem 232 parowce o łączn. ładowności 105 968 t., 9 żaglowców z 364 t. próżnych zaś zawinęło 350 parowców z 196 859 t., 10 żaglowców z 812 t. i 32 lichtugi morskie z 17 051 t. Jako do portu ukrycia lub bunkrowania zawinęło 37 par. z 14 692 ton.

Wśród statków które odpłynęły były z ładunkiem 523 parowce z 274 689 t., 10 żaglowców z 982 t., 31 lichtug morsk. z 17 062 t. pod balastem i próżnych 71 par. z 28 652 t., 4 żaglowce z 97 t., jako z portu ukrycia 1 żaglowiec z 73 t. jako do portu bunkrowania lub ukrycia 38 par. z 15 221 t.

Co do poszczególnych bander, obraz był następujący (na wejściu):

Zawinęło statków polskich 10 z 3 519 t., gdańskich 98 (przeważnie przybrzeżne osobowe) z 13 260, niemieckich 201 z 81 806, szweckich 131 z 70 554 t., duńskich 114 z 69 571 t., angielskich 29 z 31 297 t., norweskich 34 z 23 269 t., łotewskich 17 z 13 082 t., francuskich 8 z 8 140 t., włoskich 2 z 5 907 t., fińskich 11 z 3 692 t., amerykańskich 1 z 3 095 t., hiszpańskich 1 z 2 926 t., holenderskich 5 z 2 373 t., estońskich 5 z 1 690 t., rosyjskich 1 z 1 128 t., litewskich 1 z 437 t. rej. netto ładowności.

Tonaż niemiecki się ożywił w związku z zaangażowaniem go do eksportu węgla do Leningardu, gdyż dla tych przewozów, pod banderą sowiecką nadszedł w sierpniu tylko jeden statek, miesięczną zaś ilość węgla dla Rosji via Gdańsk określono na 50 000 ton. Bandery norweska i łotewska pokazują się znów w porcie częściej niż przedtem.

Ruch Gdańska za tydzień.

Ruch portowy wciąż jeszcze wzrasta. Zawinęły w tygodniu 1—7 wrz. 111 statków morskich o łącznej ładowności 66 215 ton. rej. netto w tem 91 parowców, 8 motorowców, 5 holowników, 3 żagl. z mot. 4 lichtugi morskie.

Ze statków przybyłych było gdańskich 3, niemieckich 47, szweckich 28, duńskich 15, franc. 4, ang. 4, fińskich 3, norweskich 3, łotewskich 2, holenderskich, estońskich i belgijskich po 1.

Z tych statków było próżnych 66, z pasażerami 3, z pasażerami i towarem 2, z ładunkiem mieszanym 26, z rudą 1, z nawozami 2, ze spirytusem 2, z bawełną strzelniczą 1, ze śledziami 4, z samochodami 1. Odpłynęły w tymże tygodniu 122 statki o łącznej ładowności 72 071 t., w tej liczbie 1 polski, gdańskich 13, niemieckich 39, szwe-

ckich 34, duńskich 19, angielskich 8, norweskich 6, łotewsk. 4, franc. 2, fińskich 4, holenderskich i belgijskich po 1. — Ze statków tych było 102 parowce, 5 motorowców, 5 holowników, 2 żaglowce, 5 żagl. z motorem, 3 lichtugi morskie.

W tej liczbie było statków: próżnych 14, z pasażerami 8, z pasaż. i tow. 6, z mieszanym ładunkiem 19, z węglem 33, z cementem 1 z solą 1, z drzewem 22, ze spirytusem 6, ze zbożem 6, ze śledziami 1 z naftą 4.

Osobliwością tygodnia było zawinięcie angielskiego wielkiego parowca wycieczkowego Arcadian (ok. 6 900 ton r. netto) który kierował się z Helsingforsu do Londynu. Podczas jednodniowego pobytu [illegible] wycieczkowiczów zwiedziło miasto i port.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch na Wiśle dolnej w sierpniu.

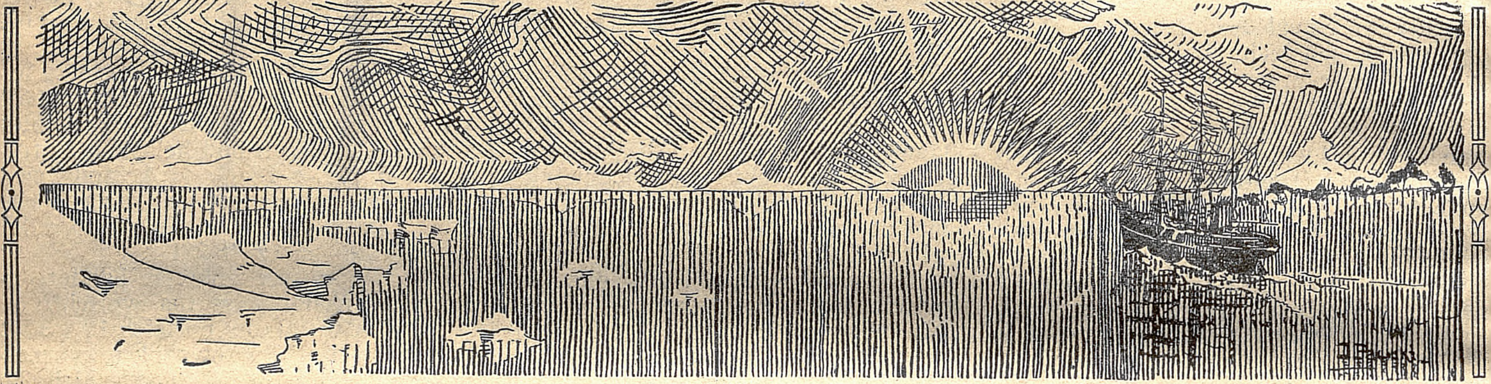
Ruch na Wiśle w sierpniu stał pod znakiem przejściowego okresu pomiędzy największem ożywieniem w eksporcie węgla, a początkiem wywozowej kampanji cukrowej. Poszło z biegiem rzeki do Gdańska 59 600 ton węgla (nieco mniej więc niż w lipcu), 6800 ton zboża, 2 900 ton rzepaku, 2 300 ton drzewa. Wgórę rzeki ruch towarów był nieznaczny.

Ruch na Wiśle pomiędzy Polską a portem gdańskim.

(2—8 września).

W tygodniu sprawozdawczym przeszły ku Gdańskowi z biegiem rzeki 22 holowniki, oraz 88 bezsilnikowców. było. Z węglem statków było 56, z deskami 3, ze zbożem 3, z owocem (żaglówki z Welcza i Sartawic) 4, z melasą 2 (z Wyszogrodu). W górę rzeki przeszło w tymże czasie 20 holowników i 2 motorówki, oraz 60 bezsilnikowców próżnych i 4 berlinki z ładunkiem, w tem 1 z ryżem, 3 zaś z ładunkiem mieszanym dla Warszawy i Torunia.

Wśród naszych wiślanych portów węglowych przestał ładować Solec.



Podróże morskie i sport wodny

Z żeglugi „Fidry" dokoła świata.

III.

Jak już wspomnieliśmy, staliśmy dnia 3 marca na kotwicy, ukryci od burzy, pod przylądkiem Dziewic. Ułożyliśmy sobie plan, który polegał na wykorzystaniu prądów przypływowo-odpływowych, gdyż o tym czasie prąd we dniu miał kierunek zachodni (czyli ku zachodowi Red.). Mieliśmy więc, posługując się nim, przebijać się od jednego stanowiska kotwicznego do drugiego. Wyruszyliśmy więc do cieśniny dnia 4 marca przed południem z silnie zatroczonemi żaglami. Pogoda była piękna i bez dalszych przygód dotarliśmy do wybornego kotwicowiska Bay Posession. Przebyta droga była krótka, lecz nie mogliśmy już tego dnia posuwać się naprzód, gdyż prąd zachodni działa tylko przez 6 godzin. Następnego dnia osiągnęliśmy w ten sam sposób Delgata Point, który wybraliśmy jako punkt wyjściowy dla przebycia Pierwszych Wąskości (First Narrows). Obie Wąskości, pierwsza i druga są przejściami najwięcej omawianemi i trudnemi w cieśninie Magalhaensa. Oznaczono nam je jako bardzo wąski dojazd, dla czego byliśmy bardzo zdziwieni stwierdzając, że najwęższe miejsce ma 2 mile szerokości, tak że my, przyzwyczajeni do żeglugi w szkerach nie mogliśmy nawet nazwać tego dojazdu wąskim. Żeglarze oceaniczni mają jednak inny pogląd na te rzeczy. Zresztą prąd tu jest ogromnie silny i może wynosić do 9 mil na godzinę. Jak tylko prąd obrócił się ku zachodowi, podnieśliśmy kotwicę. Nieszczęście chciało, że napotkaliśmy wiatr dokładnie przeciwny, a ponieważ prąd okazał się słabszy, aniżeliśmy się spodziewali, wyglądało na to, że przed nastaniem ciemności nie osiągniemy wybranego stanowiska kotwicznego w zatoce St. Jago. Zdania co do celowości dalszego żeglowania, czy też powrotu na poprzednie stanowisko, były podzielone, jednak ostatecznie zdecydowaliśmy się sterować naprzód. Ostatnia część tej tury była pełna naprężenia, częściowo z powodu zapadnięcia ciemności, po części zaś z powodu nieobecności boi świetlnej banki Trytona, na jej zwykłym miejscu. Z tego powodu wypadło wykonać o jedno krzyżowanie więcej, aniżeli obliczaliśmy, co zmusiło nas stanąć na kotwicy już w zupełnej ciemności, a przy tem w okolicznościach, które uniemożliwiały w jakikolwiek sposób określić naszą pozycję. Gdy zaczęło dnieć, pokazało się, że znajdowaliśmy się w wysuniętej pozycji na zatoce. Okolica była posępna i niesamowita. Ku południowi mieliśmy przed sobą skały Ziemi Ognistej, ku północy miejsce, gdzie niegdyś leżało miasto Nombre de Jesus (mieszkańcy którego wymarli, bądź byli wytępieni przez tubylców).

Zamierzaliśmy dotrzeć następnego dnia do Gregory Bay, na północny wschód od wyspy leżącej w Second Narrow. W tym przebiegu mieliśmy świeżą bryzę północno-zachodnią, więc szybko znaleźliśmy się na nowem stanowisku. Zdawało się, że będziemy mogli przejść Second Narrows bez krzyżowania, a ponieważ zostawało jeszcze kilka godzin do obrócenia się prądu wstecz, spróbowaliśmy jednym ciągiem prześeglować drugą cieśninę. Gdy już byliśmy w niej, wiatr coraz więcej zachodził nam drogę, tak że musieliśmy zawrócić, ażeby się odsunąć od przylądka St. Vincent. Naogół mieliśmy niezmiernie rzadko wypadki nieposłuszeństwa „Fidry" przy zwrocie przez wiaz (przez sztak), lecz tu stroma fala odpychała nas wstecz i musieliśmy dwukrotnie niepomyślnie próbować przejść przez wiatr (autor opisu mylnie przypisuje nieposłuszeństwo „Fidry" stromej fali, a w rzeczywistości polegało ono na żegludze z prądem, gdyż przy niej sterowność, zawsze jest zmniejszona. Red.). Było to trochę nieprzyjemnie, bo w razie trzeciego zawodu nie moglibyśmy już wykonać zwrotu. Nie pozostawałoby nic innego, jak zwrócić z wiatrem, co byłoby bardzo ryzykowne przy panującej niepogodzie.

Gdy Second Narrows pozostawiliśmy za sobą, przejazd się poszerzył a prąd osłabł. Bez trudności mogliśmy

ominąć wyspy Elżbiety i zawinąć do Punta Arenas. Stanęliśmy na kotwicy przed tem miastem 6 marca pod wieczór przy bardzo silnej dnie.

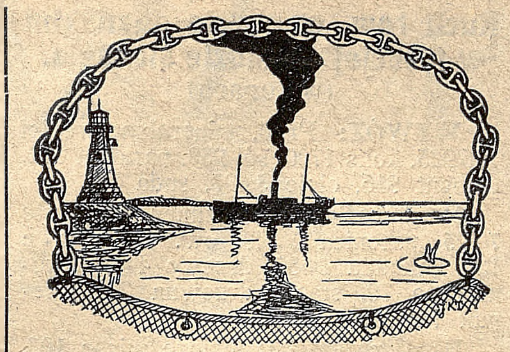
Dalsza podróż poprzez cieśninę nie przedstawia dla nas nic ciekawego, gdyż rząd czilijski otoczył mały yacht szwecki tak staranną opieką, że pozbawił go nawet swobody ruchów. Od Punta Arenas aż do wyjścia z cieśniny holował „Fidrę“ działowiec czilijski!

Przypomnijmy sobie, że w tej właśnie części cieśniny największe trudności miał niezrównany żeglarz samotny, kapitan Slocum (opis jego podróży p. Żeglarz Polski 1923, styczeń). Stracił on na przeżeglowanie cieśniny 2 miesiące czasu, a gdy już był się wydostał na Ocean Wielki, kilkudniowa silna burza od NW odrzuciła go daleko na południowy wschód, tak że zmuszony był wejść przez jeden z kanałów patagońskich ponownie do cieśniny i jeszcze raz przebyć zachodnią połowę cieśniny.

Oczywiście, podróży „Fidry“ nie można mierzyć jednakową miarą z niezrównaną podróżą yawla Spray, kierowanego przez trzy lata bohaterskim wysiłkiem jednego człowieka. — W każdym razie podróż „Fidry“ wskazuje, że yacht o dobrze zgranej załodze a korzystający z odpowiedniego poparcia w portach zawijania po drodze, może wykonać podróż naokoło świata jeśli nie z łatwością, to też i nie napotykając nieprzezwyciężonych trudności...

Oryginalnym śrubowcem z Lublina do Gdyni.

Dnia 29—30 sierpnia miał Tczew oryginalny śrubowiec długości ok. 2 metrów, szerokości zaś ok. 80 cm. Zdaleka widać było jak pracował śruba, siedzący zaś w nim pasażer sterował kierownica jak od samochodu. Zewnętrznym wyglądem łódź przypominała pancernik lat 90-ych z wysuniętemi przy wodzie czołem i rufą. Po zbliżeniu się oryginalnego statku do brzegu przeczytaliśmy napis: „Lublinianka“. Właściciel, kierowca i konstruktor łodzi w jednej osobie mechanik p. Bronisław Hess z Lublina wyruszył tą łodzią z Lublina dnia 1 sierpnia z mocnem postanowieniem dotarcia nią do Gdyni. Mechanizmem poruszającym śrubę jest przekładnia prowadzaca od nóg pasażera ku śrubie. Jeździliśmy łodzią, przekonywując się o sprawnem funkcjonowaniu mechanizmu. P. Hessowi, który przebył nią trudną drogę Bystrzycą, Wieprzem, Wisłą ku morzu, należy się uznanie za wytrwałość. Jako młody mechanik wykazał wiele pomysłowości, wykonując swą łódź i mechanizm bardzo starannie w ciągu czterech tygodni.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (30. 8.—8. 9.).

30 sp.: szw. par. Göta 674 do Oskarshamnu.

31 sp. : duń. par. Alssund 948 do Rouen.

1 wrz.: szw. par. Casablanca 638 do Oslo (B i S).

4 wrz.: szw. par. Ellen 948 do Göteborga (B i S).

7 wrz.: szw. par. Gunvall 865 do Oskarshamnu (Aug. Wolff); szw. par. Gevalia 709 do Fleetwood (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 10 577,5 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.
(1—7 września).

1 wrz.: szw. par. Gelivara 1 141 do Oxelösundu (B i S), niem. par. Gotenhof 857 do Leningradu (B i S), łot. par. Skouts 1328 do Helsingforsu (B i S), szw. żagl. z mot. Sonja 209 do Sundsvallu (Gw).

2 wrz.: szw. par. Barg 1392 do Gävle (B i S), szw. żagl. z mot. Venja 211 do Lulea (Gw), duń. żagl. Johanna 56 do Haslö (Gw), szw. par. Ivar 714 do Göteborga (B i S), norw. par. Dampseks 1127 do Sundsvallu (B i S),

3 wrz.: gd. par. Balticum 364 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Garm 709 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Bris 1159 do Göteborga (Scand. Lev. L.), łot. par. Kokness 1 044 do Rygi (D — S).

4 wrz.: łot. par. Krios 822 do Windawy (D — S), szw. par. Cyrene 288 do Halmstadu (B i S), duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi z w. i koksem (D — S), duń. par. Pan 1 267 do Rouen (B i S), szw. par. Kalmarsund X 607 do Karlskrony (B i S), niem. par. Teutonia 768 do Leningradu (Bg), niem. par. Ertlinde 671 do Kopenhagi (B i S), norw. par. Atle Jarl 671 do Kotki (Brnhold), szw. par. Aina 772 do Göteborga (B i S).

5 wrz.: niem. par. Edmund Hugo Stinnes XII 1256 do Kopenhagi (Art.), niem. par. Anna Cords 1129 do Leningradu (Bg), ang. par. Calsider 239 do Great Yarmouth (Rhd).

6 wrz.: szw. hol. Balder z licht. Box 760 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Siwa 207 do Wiborga (B i S).

7 wsz.: szw. par. Mazedonia 1 207 do Sztokholmu (Bg), szw. par. Elsi 826 do Göteborga (B i S), duń. par. Bogö 728 do Kopenhagi (B i S), duń. par. Marx 719 do Sztokholmu (B i S), norw. par. Speed 786 do Gävle (B i S), szw. par. Ture 295 do Helsingforsu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 56 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.
(1—7 września).

1 wrz.: duń. par. Emanuel 784 do Londynu (Shaw), duń. par. Frankrig 778 do Hull (Bg), niem. par. Indra 756 do Hull (D — S), duń. par. Flynderborg 258 do Horsensu (Bg), duń. par. Rügmor 524 do Dordrechtu z podkładami (Jörgensen).

2 wrz.: duń. par. Magnus 789 do Bordeaux z drz. i tow., niem. par. Hugo Ferdinand 1092 do Kardyfu (D — S).

3 wrz.: duń. par. Jägersborg 727 do Kjöge (Bg), szw. par. Aeliny 926 o Hull (Jörgensen), gd. par. D. Siedler 256 do Travemünde (Rhd), niem. par. Fafner 1992 do Gandawy (Shaw), norw. par. Erland 1151 do Gandawy (D — S), ang. par. Arkleside 949 do Tynedocku (Shaw).

4 wrz.: norw. par. Odda 479 do Gandawy (Bg), fr. par. Chateau Palmer 828 do Antwerpji (Worms), duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi z drz. i końmi (Rhd).

6 wrz.: duń. par. Ellenborg do Londynu (Bg), pol. par. Wawel 426 do Middlesborough (Bg).

7 wrz.: fr. par. Chateau Lafitte 1 284 do Bordeaux z drz. i tow. (Worms), niem. par. Elbing III 423 do Rotterdamu (D — S), duń. par. Rosenberg 1 206 do Londynu (Bg), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. norw. par. Andum 742 do Manchesteru (Jörgensen).

Statki powyższe wywiozły łącznie 74 200 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(1—7 września).

1 wrz.: gd. par. Marie Siedler 221 do Calais (Rhd), niem. par. Masuren 299 do Wiborgu (Rhd).

4 wrz.: fsk. par. Mercator 2695 do Rio de Janeiro (Bg), duń. mot. Maagen 97 do Randersu z żytem (Gw).

7 wrz.: niem. par. Danzig 570 do Tallinnu z zb. i tow. (Lcz), niem. par. Consul Suckau 217 do Wiborga (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7 600 ton zboża.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(1—7 września).

2 wrz.: niem. mot. cyst. Petrolör 91 do Bernau z nafta (Amer. Balt.).
4 wrz.: niem. mot. Glad 294 do Londynu z nafta i olejem (B i S).
6 wrz.: duń. par. cyst. Petrolea 233 do Malmö z nafta (B i S).
7 wrz.: fsk. mot. cyst. Margareta 260 do Wiborga z nafta (B i S).
Statki powyższe wywiozły łącznie 1 700 ton prod. naftowych.

Wywóz polskiej soli przez port gdański (1—7 września).

1 wrz.: łot. par. Windau 281 do Kłajpedy (Rhd).
Statek powyższy wywózł 650 ton soli.

Wywóz polskiego cementu przez port gdański. (1—7 września).

1 wrz.: szw. żagl. Aila 67 do Oslo (Bg).
Statek powyższy wywiózł 150 ton cementu.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański. (30 sierpnia do 7 września).

30 sp.: hld. par. Tanger z Huelwy z ruda (Warta), duń. par. Gantapio z ruda (B i S).
1 wrz.: niem. mot. Henry Horn 1 934 z Curacao z fosfatem (D — S).
3 wrz.: szw. par. Porrius 1692 z rudą żelazna z Lulea (B i S).
5 wrz.: niem. par. Kurland 262 z żużlem pirytowym z Kłajpedy (D — S).
Statki powyższe przywiozły łącznie 15 300 ton subst. mineralnych.

Ruch tow. w porcie gdańskim w trzeciej dekadzie sierpnia.
(w tonach)

WYWÓZ: **Prod. mineralne:** węgiel 126 925, koks 1700, sól 980, parafina 171, cement 816, oleje 3 497, soda 70.
Prod. roślinne: jęczmień 755, żyto 7 695, pszenica 1 340, ow. strączkowe 124, rafinada 1 681, drzewo 44 175, koniczyna 70, smoła drzewna 220, rzepak 1 006.
Prod. zwierzęce: świeże mięso 102, bydło żywe 90, jaja 17.
WWÓZ: **Prod. mineralne** fosforyt 3 150, kamienie 110, cegły 40, siarka sur. 10, saletra chilijska 30, ruda żelazna 11 300, żeliwo 20, maszyny 26, mączka Thomasa 1600.
Prod. roślinne: ryż 298, żywica i kalafonja 11, garbnik kwebracho 10, bawełna 35, oleje 241.
Prod. zwierzęce: smalec 38, śledzie sol. 2 188, tłuszcz 41, skóry sol. 284, wełna sur. 29, wełna 0,8.

Najpłytsze miejsca szlaku nurtu w Wiśle Dolnej z dn. 8 września.

Km	Miejscowość	Głębokość w mtr.
760,2	Przyłubie Polskie	1,50
773,4	Fordonek	1,60
792	Grabowo	1,60
793,8	Kokocko	1,70
800	Bieńkówka	1,60
802	Kępa Borówno	1,62
812,2	Świecie	1,61
825,5	Bządz	1,90
866,4	Opalenie	1,90
875	Janowo	1,80

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
15. 9.	z Le Havre	do Le Havre	16. 9.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
5. 10.	„ „	„ „	6. 10.	„	
27. 10.	„ „	„ „	28. 10.	„	„
18. 11.	„ „	„ „	19. 11.	„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.
Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
3. 10.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	12. 10.	Estonia	Balt. America Line
12. 9.	„	„	21. 9.	Lituania	„
14. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	14. 9.	Baltriger	United Balt. Corp.
17. 9.	„ Rygi	„ Londynu	17. 9.	Baltannic	„
21. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	21. 9.	Baltara	„
24. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	24. 9.	„	„
28. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	28. 9.	Baltriger	„

Wodostany Wisły.

Wrzesień Daty	.4	5	6	7	8	9	10	
Kraków	—127	—211	—214	—216	—220	—220	—214	—
Zawichost	208	120	117	129	—	115	109	
Warszawa	148	141	135	130	128	127	128	
Płock	121	115	110	105	102	98	97	
Toruń	143	135	125	116	108	103	98	
Fordon	152	144	136	128	121	113	107	
Tczew	114	110	105	93	80	72	60	
Ujście (Schiewenh.)	262	248	246	236	260	278	266	

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.